

**Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Nowy europejski program na rzecz przyspieszenia rozwoju przemysłu morskiego**

(2019/C 404/09)

**Sprawozdawca:** Christophe CLERGEAU (FR/PES), członek Rady Regionalnej Kraju Loary**ZALECENIA POLITYCZNE**

I. *Kluczowe zalecenia polityczne mające na celu przyspieszenie rozwoju europejskiego przemysłu morskiego*

**Podnoszenie świadomości istniejących wyzwań oraz dokonanie wyboru nowej, bardziej ofensywnej polityki przemysłowej**

## EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

1. Wzywa do lepszego uświadamiania możliwości rozwoju europejskiego przemysłu morskiego, a także stojących przed nim zagrożeń. Przemysł ten musi zmobilizować się do działań, przy wsparciu władz europejskich, krajowych i regionalnych, by zapewnić udaną transformację ekologiczną i energetyczną oraz powodzenie transformacji cyfrowej i rewolucji przemysłowej, a także podnieść atrakcyjność zawodów związanych z przemysłem morskim. Wyzwania te trzeba podjąć w momencie, gdy przemysł ten zagrożony jest ze strony nowej konkurencji azjatyckiej w segmencie stoczniowym charakteryzującym się wysoką wartością dodaną, w którym Europa odgrywa rolę wiodącą. Konkurencja ta, która dąży do wychwytywania europejskich technologii, jest konkurencją nieuczciwą, charakteryzującą się dumpingiem społecznym i środowiskowym: jest ona w dużej mierze finansowana z pomocy publicznej, co stoi w sprzeczności z zasadami handlu międzynarodowego. Jest to kwestia, którą muszą się zająć władze europejskie z myślą o zapewnieniu równych warunków konkurencji. Należy zauważyć, że nieuczciwa konkurencja dotyka równie sektor rybołówstwa.

2. Podkreśla różnorodność sektorów przemysłu morskiego, co jest atutem we wzmacnianiu synergii między gałęziami przemysłu oraz ich oddziaływania terytorialnego. Przemysł ten obejmuje budownictwo okrętowe do użytku cywilnego i wojskowego oraz naprawę i złomowanie (od liniowców oceanicznych do rekreacyjnych jednostek pływających, od statków rybackich po statki zaopatrzone instalacje przybrzeżne lub statki pasażerskie, nie zapominając przy tym o flotach wojskowych), pozyskiwanie energii z morskich źródeł odnawialnych, przemysł naftowy i gazowy, infrastrukturę portową, przybrzeżną i morską, rybołówstwo, akwakulturę, połów skorupiaków i niebieską biogospodarkę.

3. Wzywa do dalszego wspierania działalności w dziedzinie rybołówstwa, połowu skorupiaków i akwakultury, tak aby zapewnić ich równowagę oraz zrównoważenie środowiskowe, społeczne i gospodarcze, a także do wspierania wymiany pokoleń, której głównymi elementami są szkolenie i poprawa warunków na statkach.

4. Uważa, że przemysł morski, podobnie jak przemysł kosmiczny i aeronautyczny, musi posiadać ambitną strategię przemysłową i konkretne ramy wdrażania dostosowane do swojej specyfiki: chodzi tu o takie kwestie jak suwerenność, wysoką kapitałochłonność, produkcję krótkich serii, długi cykl i wysoki poziom ryzyka, a także bardzo znaczące potrzeby w zakresie badań, innowacji i szkoleń.

5. Zwraca uwagę na konieczność wspierania rozwoju energii wiatrowej na głębokim morzu jako sposobu ograniczenia wykorzystania przybrzeżnych stref morskich na płytkich wodach z korzyścią dla innych rodzajów działalności charakterystycznych dla niebieskiej gospodarki.

6. Przypomina, że przemysł morski stanowi drugi sektor pod względem zatrudnienia w niebieskiej gospodarce. Europa odgrywa w nim wiodącą rolę w wielu dziedzinach w kontekście światowego wzrostu i tworzy wiele wysoko wykwalifikowanych i zrównoważonych miejsc pracy w przemyśle.

7. Zwraca uwagę na ważną rolę portów, które zapewniają infrastrukturę strategiczną, niemniej nie ograniczają się do odgrywania roli centrów handlu i węzłów transportowych, lecz coraz częściej służą jako przemysłowe i innowacyjne platformy, a ich funkcja łącznika z sąsiednimi miastami zasługuje na większe nagłośniecie. Dlatego też istotne jest zaplanowanie odpowiedniego wsparcia dla działających na lądzie przedsiębiorstw<sup>(1)</sup>, które już prowadzą działalność związaną z niebieską gospodarką lub są w stanie ją rozwinąć z wykorzystaniem sprawdzonych dźwigni dywersyfikacji.

8. Zwraca uwagę na społeczno-gospodarcze znaczenie działalności morskiej i rybackiej dla zapewnienia wysokiej jakości bezpiecznej żywności oraz przypomina o ich wymiarze związanym z kulturą i dziedzictwem, będącym zasadniczym elementem ożywienia turystyki. Podkreśla konieczność zapewnienia synergii i kompatybilności między tą tradycyjną działalnością a nowymi sektorami z myślą o generowaniu zatrudnienia i zrównoważonego rozwoju.

<sup>(1)</sup> NAT-V-044 – „Innowacje w niebieskiej gospodarce wykorzystujące potencjał mórz i oceanów w zakresie wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy”, sprawozdawca: Adam Banaszak.

9. Uważa, że przemysł morski jest jedną z kluczowych dźwigni w osiągnięciu przez Europę celów zrównoważonego rozwoju. Jego produkty, usługi i innowacje znacząco przyczyniają się do wspierania działań niezbędnych do przeprowadzenia udanych transformacji. Działania te obejmują zwłaszcza:

- badanie oceanów, rozwój wiedzy na temat morza i dna morskiego,
- wzmocnienie wysiłków na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu, w szczególności za pośrednictwem działań w zakresie transportu morskiego,
- rozwój morskich odnawialnych źródeł energii i morskiej energii wiatrowej oraz elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych między państwami Unii Europejskiej w celu zwiększenia znaczenia energii ze źródeł odnawialnych w koszyku energii elektrycznej i jej integracji na szczeblu europejskim,
- obecność na morzu, nadzór i bezpieczeństwo; interwencje na morzu, w tym w kontekście przeciwdziałania obecności tworzyw sztucznych,
- rozwijanie wiedzy o morskich zasobach biologicznych oraz ich waloryzacja, zrównoważony rozwój rybołówstwa, akwakultury i niebieskiej gospodarki o obiegu zamkniętym.

10. Podziela wnioski z oceny inicjatywy „LeaderSHIP 2020” przyjęte przez EKES w 2018 r. <sup>(?)</sup>, w których podkreśla się ograniczenia napotymane w jej wdrażaniu oraz brak dokładnych i wymiernych celów.

11. Domaga się wdrożenia gruntownie zmienionego, nowego podejścia „LeaderSHIP 2030”, w którym proponuje się utworzenie „nowego niebieskiego porozumienia europejskiego”, łączącego trzy elementy: politykę w zakresie handlu i konkurencji, mającą na celu ochronę naszych interesów i tworzenie europejskich liderów, mobilizację i dostosowanie każdej polityki europejskiej do potrzeb i specyfiki przemysłu morskiego oraz przyjęcie sześciu celów operacyjnych, w realizację których należy włączyć podmioty lokalne, krajowe i europejskie w okresie 2020–2027 i które dotyczą:

- dekarbonizacji transportu morskiego i budowy czystych statków: zero emisji, zero zrzutów do morza, zero hałasu,
- usuwania obecnych w morzu odpadów, w szczególności tworzyw sztucznych,
- przemysłu morskiego 4.0, przekrojowego podejścia służącego podnoszeniu wydajności i jakości miejsc pracy we wszystkich sektorach gospodarki morskiej,
- zapewnienia wiodącej pozycji Europy na świecie we wszystkich technologiach dotyczących morskiej energii odnawialnej,
- europejskiej strategii na rzecz nowej niebieskiej biogospodarki, stymulującej rozwój rybołówstwa, akwakultury i waloryzację morskich zasobów biologicznych,
- uruchomienia europejskiej oceanicznej misji badawczej w celu poznania środowiska morskiego we wszystkich morzach świata.

Te sześć celów wiąże się ze szczególnymi wyzwaniami dla przemysłu i należy je również uwzględnić w otwartej debacie na temat misji morskiej w ramach programu „Horyzont Europa”.

12. Zachęca do przyjęcia strategii na rzecz przemysłu morskiego w regionach najbardziej oddalonych i na wyspach europejskich, z myślą o przyspieszeniu rozwoju w trzech priorytetowych kierunkach: porty, autonomia w zakresie uzyskiwania energii niskoemisyjnej po niższych kosztach oraz niebieska biogospodarka, w tym rybołówstwo i akwakultura.

13. Zwraca uwagę na znaczenie, jakie dla przyszłości przemysłu morskiego ma umieszczenie kwestii morskich w centrum przyszłych strategii politycznych UE oraz w centrum wdrażania funduszy polityki regionalnej.

### **Europejskie technologie morskie: tworzenie europejskich sieci w celu połączenia regionalnych ekosystemów innowacji i mobilizowanie regionów do tworzenia łańcuchów wartości w przemyśle**

14. Uważa, że przemysł morski charakteryzuje się przede wszystkim ulokowaniem terytorialnym w regionach nadmorskich, które z myślą o nim rozwinęły regionalne ekosystemy doskonałości i innowacji. Krajowe i europejskie strategie polityczne muszą w pierwszej kolejności opierać się na tych regionalnych ekosystemach innowacji i na powiązanych z nimi strategiach inteligentnej specjalizacji, jeśli mają być elastyczne i skuteczne.

<sup>(?)</sup> <https://www.eesc.europa.eu/en/our-work/opinions-information-reports/opinions/leadership-2020-maritime-technology>

15. Proponuje uruchomienie systemu europejskich technologii morskich w celu połączenia regionalnych ekosystemów innowacji i ustanowienia szeregu sieci współpracy w celu:

- ożywienia podsektorów i tworzenia struktur europejskich łańcuchów wartości,
- lepszego określenia wyzwań związanych ze zmianami w przemyśle i lepszego radzenia sobie z nimi, zwłaszcza wyzwań ekologicznych, energetycznych i cyfrowych,
- rozwijania nowych usług, produktów i modeli biznesowych, bardziej zintegrowanych i lepiej przygotowanych na globalną konkurencję.

Komisja wystosowałaby zaproszenia do wyrażenia zainteresowania w celu utworzenia sieci tematycznych. Każdy ekosystem regionalny (lub międzyregionalny) mógłby ubiegać się o przynależność do kilku sieci, zgodnie ze strategiami inteligentnej specjalizacji swojego regionu. Ekosystemy łączące wiele umiejętności i zrzeszające wiele sieci tworzyłyby „centralne ekosystemy” w ramach systemu europejskich technologii morskich.

W ramach każdej sieci dążono by do osiągnięcia jak największej inkluzywności poprzez uwzględnienie wszystkich kompetencji poszczególnych regionów europejskich. Ponadto zajmowano by się systematycznie kwestiami dotyczącymi zrównoważonego rozwoju, badań i rozwoju, wydajności przemysłu, finansowania i umiejętności.

Sieci te stanowiłyby – w sposób bardziej skuteczny niż zcentralizowana platforma europejska – podstawę rozwoju współpracy międzyregionalnej i uruchamiania projektów operacyjnych mających znaczenie dla różnych obszarów polityki Unii.

Europejskie technologie morskie odgrywałyby również rolę katalizatorów transferu technologii, doświadczeń i kompetencji między różnymi sieciami i gałęziami przemysłu morskiego.

16. Zwraca uwagę na znaczenie inicjatywy dotyczącej systemu europejskich technologii morskich dla zapewnienia przekrojowego podejścia do przemysłu morskiego i przyspieszenia przejścia na zielone i cyfrowe sektory gospodarki morskiej poprzez wykozystanie ogółu technologii i umiejętności wszystkich gałęzi przemysłu morskiego w celu udostępnienia ich innym sektorom.

17. Ponownie wyraża poparcie dla projektu wspólnoty wiedzy i innowacji morskich (WWiI), ale stwierdza, że z racji tego, że projekt ten skupia się na zrównoważonym zarządzaniu zasobami morskimi, może on w najlepszym wypadku reprezentować jedynie jedną z sieci wchodzących w skład systemu europejskich technologii morskich.

18. Wyraża nadzieję, że projekty realizowane przez sieci innowacyjnych ekosystemów europejskich technologii morskich będą wspierane przez europejskie partnerstwa oraz współfinansowane przez program „Horyzont Europa” oraz inne dostępne fundusze. Projekty te powinny obejmować finansowanie linii pilotażowych, prototypów i modeli demonstracyjnych.

19. Ponawia również swój apel o opracowanie planu działania w zakresie polityki morskiej w ramach programu „Horyzont Europa”, a także o wyraźne uwzględnienie w drugim filarze naukowych i technologicznych wyzwań stojących przed przemysłem morskim oraz o przeznaczenie 10 % budżetu programu „Horyzont Europa” na finansowanie projektów mających znaczący wpływ na niebieską gospodarkę i przemysł morski.

II. *Konkretne propozycje mające na celu mobilizację i dostosowanie polityki Unii Europejskiej na okres po 2020 r. w służbie przemysłu morskiego*

### **Międzynarodowy handel i konkurencja**

20. Podkreśla, że w odniesieniu do przemysłu morskiego i usług morskich istnieje potrzeba przyjęcia nowej, realistycznej polityki handlowej opartej na wzajemności, aby chronić zatrudnienie i suwerenność europejską w kontekście ofensywnych i nieuczciwych strategii prowadzonych przez główne potęgi morskie, zwłaszcza kraje azjatyckie. W każdym przypadku gdy jest to możliwe i skuteczne, polityka ta powinna promować stabilny i wielostronny system wymiany oparty na równych i przejrzystych zasadach gwarantujących warunki dla uczciwej konkurencji, dążyć do zawarcia owocnych porozumień z partnerami handlowymi i kierować się rolą WTO.

21. W odniesieniu do zglobalizowanych rynków światowych sądzi, że polityka konkurencji powinna umożliwiać tworzenie europejskich liderów. Należy przy tym zawsze zapewniać uczciwą i wyważoną konkurencję w obrębie UE. Kładzie nacisk na wartość dodaną wytycznych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego oraz na potrzebę wprowadzenia prostych, stabilnych i konkurencyjnych ram podatkowych z myślą o osiągnięciu wspomnianego celu.

22. Zwraca uwagę Komisji na znaczenie lepszej kontroli przepływu inwestycji zagranicznych i ograniczenia transferów technologii, zwłaszcza tych przewidzianych w najważniejszych umowach międzynarodowych, oraz zmniejszenia ewentualnych negatywnych skutków, jakie transfery te mogą mieć dla przemysłu europejskiego.

23. Wzywa do podjęcia szczegółowych zobowiązań w zakresie zarządzania publicznymi i wojskowymi zamówieniami publicznymi, na przykład poprzez wprowadzenie ścisłych wymogów w zakresie dostaw niektórych produktów i usług uznanych uprzednio za strategiczne lub szczególnie osłabione w wyniku światowej konkurencji.

### **Finansowanie projektów**

24. Wzywa do szybkiego ukończenia projektu dotyczącego platformy finansowania projektów niebieskiej gospodarki, który powinien obejmować system wsparcia, ale również specjalny fundusz inwestycyjny służący finansowaniu innowacyjnych i ryzykownych projektów. Głównym celem platformy powinno być skupienie się na udostępnianiu preferencyjnego finansowania dla projektów uznawanych przez podmioty tradycyjne za zbyt ryzykowne, a tym samym reagowanie na niedoskonałości rynku. System ten będzie musiał działać w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i regionami w celu zapewnienia komplementarności narzędzi interwencji i ciągłości wspierania projektów. Platforma ta powinna zwłaszcza opierać się na sieciach i „centralnych ekosystemach” systemu europejskich technologii morskich.

25. Wzywa ponadto Komisję do określenia celu i metody uruchomienia służących niebieskiej gospodarce i przemysłowi morskemu europejskich instrumentów inwestycyjnych w ramach InvestEU, zwłaszcza w związku z programem „Horyzont Europa”.

26. Nalega na konieczność zapewnienia narzędzi umożliwiających zmniejszenie finansowych kosztów projektów strukturalnych i dokonywanie skutecznych płatności zaliczkowych na potrzeby najbardziej kosztownych zakupów i inwestycji (liniowce oceaniczne, instalacje LNG, morska energia odnawialna itp.).

27. Przypomina o konieczności zapewnienia specjalnego finansowania regionom najbardziej oddalonym, biorąc pod uwagę ich ograniczenia i specyfikę. Regiony te nadają Europie wyjątkowy wymiar morski i oceaniczny ze względu na ich strategiczne położenie na Oceanie Atlantyckim i Indyjskim oraz na Morzu Karaibskim, a także stanowią unikalne zasoby naturalne, co zostało uznane przez samą Komisję Europejską.

28. Zwraca uwagę, że wskazane byłoby ułatwienie przeprowadzania zamówień publicznych na innowacje. Zamówienia te umożliwiają złagodzenie zasad przetargowych w przypadku zakupu nowo powstających technologii, które nie zostały jeszcze wprowadzone w sposób znormalizowany na rynek. Tego rodzaju postępowanie przyspiesza wprowadzanie innowacji na rynek i pozwala przedsiębiorstwom oferującym nowe usługi i produkty szybciej znaleźć pierwszych klientów.

29. Podkreśla, że ograniczenia prawne istniejące w sektorze morskim oraz czas potrzebny na rozpatrzenie wniosków stanowią główną przeszkodę w przeprowadzaniu badań i prób na morzu. Proponuje utworzenie europejskiej grupy roboczej obejmującej Komisję, państwa członkowskie, regiony i podmioty gospodarcze w celu rozpowszechniania najlepszych praktyk i wspierania pozytywnych tendencji w krajowych ramach odniesienia.

30. Uważa, że warto byłoby pójść jeszcze dalej i z czasem utworzyć Agencję ds. Zaawansowanych Morskich Projektów Badawczych, wzorując się na amerykańskiej DARPA, a tym samym zapewnić wsparcie dla przełomowych innowacji w ramach dedykowanego finansowania. Należy przy tym uznać prawo do porażki i w pełni uwzględnić ograniczenia rozwojowe MŚP i spółek o średniej kapitalizacji.

31. Proponuje, by w kontekście pobrexitowskim podmioty przemysłu morskiego mogły skorzystać z części specjalnych funduszy przeznaczonych na wspieranie obszarów, które najsilniej odczują skutki brexitu, w celu stworzenia im nowych perspektyw rozwoju i zatrudnienia.

32. Zwraca uwagę na znaczenie inicjatywy dotyczącej europejskich technologii morskich dla zapewnienia przekrojowego podejścia do przemysłu morskiego i przyspieszenia przejścia na zielone i cyfrowe sektory gospodarki morskiej poprzez wykorzystanie ogółu technologii i umiejętności wszystkich gałęzi przemysłu morskiego w celu udostępnienia ich innym sektorom. Podejście o przekrojowym charakterze należy również wspierać między działaniami morskimi i przybrzeżnymi a innymi sektorami przemysłowymi i cyfrowymi, które umożliwiają bezpośrednie wykorzystanie innowacji lub mogą zostać z pożytkiem dostosowane do problematyki morskiej.

### **Przemysł morski 4.0**

33. Zwraca uwagę na stojące przed przemysłem 4.0 wyzwania związane z transformacją ekologiczną i energetyczną, wydajnością przemysłu, cyfryzacją (w tym procesów produkcji) oraz współpracą w ramach lokalnych i europejskich łańcuchów wartości. W związku z tym popiera cel „zielona stocznia 2050”, który został wyznaczony w odniesieniu do wzorcowych stoczni w dziedzinie transformacji ekologicznej i energetycznej.

34. Przypomina również, że uczenie się przez całe życie, rozwój i jakość miejsc pracy, warunki pracy oraz wykorzystywanie doświadczenia i kreatywności pracowników są nierozdzielnie związane ze wspomnianą transformacją przemysłową.

35. Uważa, że innowacje i produktywne inwestycje w tej dziedzinie powinny stanowić priorytet europejskiej polityki wspierania przemysłu morskiego. Powinny też dotyczyć zwłaszcza MŚP.

36. Podkreśla, że współpraca między sektorem cywilnym i wojskowym stanowi wspólną dźwignię postępu i ułatwia zwłaszcza transfer technologii i wiedzy fachowej oraz mobilność kompetencji ludzkich, i to w obu kierunkach.

37. Zaznacza, jak ważne jest wspieranie transformacji morskich przedsiębiorstw naftowych i gazowych oraz ich strategii dywersyfikacji w innych sektorach niebieskiej gospodarki. Przedsiębiorstwa te posiadają wysoki poziom wiedzy fachowej o środowisku morskim, wzorcowe doświadczenie w zakresie długich i złożonych projektów i cenne umiejętności, które mogą przyczynić się do rozwoju przemysłu morskiego (statki dostawcze, robotyka podmorska, systemy kotwiczenia, automatyka itp.) Mogłyby one wspólnie i z pożytkiem reinwestować część zysków z ropy naftowej w fundusze inwestycyjne w ramach niebieskiej gospodarki i w morskie odnawialne źródła energii.

38. Podkreśla, że dzięki rewolucji technologicznej statki przeistaczają się z jednostek analogowych w cyfrowe platformy transportowe, co stwarza możliwości ściślejszej integracji i powiązania różnych systemów cyfrowych. W ten sposób zmieniają się metody pracy w tym sektorze, na przykład kontakty między statkami a jednostkami na lądzie, a także kontakty między samymi statkami oraz między statkami a organami publicznymi. Europejski przemysł morski i europejskie organy publiczne powinny zatem korzystać z możliwości, które cyfryzacja otwiera przed nimi w zakresie konkurencji międzynarodowej.

39. Zwraca uwagę, że w kontekście innowacji morskich należy koniecznie uwzględnić i wspierać cyfryzację oraz, ogólniej biorąc, nowe technologie związane ze sztuczną inteligencją.

40. Proponuje, aby programy wsparcia i finansowania uwzględniały szereg kwestii mających nie tylko charakter technologiczny, ale również związany z rozwojem nowych usług, takich jak autonomiczne statki i roboty podwodne (ang. Autonomous Underwater Vehicle, AUV) lub usługi w zakresie nadzoru morskiego i konserwacji predykccyjnej, w ramach których zobowiązanie umowne do osiągnięcia wyników i efektywności jest coraz częściej ważniejsze od zaangażowania środków. Należy również zachęcać do tworzenia platform zapewniających konwergencję różnych technologii nadzoru morskiego stosowanych w różnych państwach członkowskich, aby zwiększyć interoperacyjność działań w zakresie nadzoru, poprawić skuteczność operacji na morzu, ułatwić wdrażanie prawodawstwa i polityk wspólnotowych w tej dziedzinie, a tym samym promować lepszą kontrolę europejskiej przestrzeni morskiej.

#### **Zatrudnienie, umiejętności i szkolenia**

41. Uznaje znaczenie ożywiania sektorowego dialogu społecznego i kształtowania relacji między zatrudnieniem a szkoleniem w poszczególnych gałęziach przemysłu morskiego; wzywa do ustanowienia specjalnych platform do realizacji tych zadań, zarówno w dziedzinie transportu morskiego i morskich zasobów biologicznych, jak i w przemyśle wytwórczym i stoczniowym. W szczególności zwraca uwagę na konieczność dostosowania i promowania szkoleń w ramach gospodarki morskiej i rybackiej, tak aby były one elementem wspierającym wymianę pokoleń w sektorze rybołówstwa, akwakultury i połowów skorupiaków, a także na konieczność dostosowania i promowania kształcenia wyższego w wypadku dyplomów akademickich marynarki handlowej. Ponadto za konieczne uznaje ustanowienie systemu zapewniającego skuteczność programów szkoleniowych oraz odpowiednie kwalifikacje instruktorów.

42. Podkreśla, że rozwój działalności na morzu obejmuje mobilizację pracowników posiadających wysokie kwalifikacje morskie lub zapewnienie istotnych szkoleń uzupełniających osobom, które nie znają życia na morzu. W związku z tym należy przeprowadzić kampanie wśród młodych ludzi, aby przyciągnąć talenty i włączyć do sektora nowych specjalistów zarówno w branżach na lądzie, jak i na morzu – w przemyśle morskim, marynarce handlowej i rybołówstwie.

43. Z zadowoleniem przyjmuje postęp, który dokonał się dzięki niedawnemu przyjęciu dyrektyw w sprawie delegowania pracowników, które zdarza się bardzo często w sektorze morskim. Wzywa do ustanowienia systemu uznawania kwalifikacji zawodowych, a nie tylko dyplomów i certyfikacji, aby w pełni wdrożyć zasadę równego wynagrodzenia za taką samą pracę.

44. Uważa, że mobilność pracowników w obrębie UE jest zjawiskiem pozytywnym służącym organizowaniu łańcuchów wartości w przemyśle morskim w możliwie najlepszy sposób i radzeniu sobie ze zmianami zachodzącymi w obrębie jego sektorów. Cel ten należy realizować przy jednoczesnym podtrzymywaniu i wzmacnianiu umiejętności potrzebnych do zaspokojenia potrzeb przedsiębiorstw – najpierw na szczeblu lokalnym, a następnie europejskim.

### III. *Podejście i konkretne propozycje dotyczące głównych sektorów przemysłu morskiego*

#### **Cyfryzacja przemysłu morskiego**

45. Zwraca uwagę, że w kontekście innowacji morskich należy koniecznie uwzględnić i wspierać cyfryzację oraz ogólnie nowe technologie związane ze sztuczną inteligencją (SI).

Proponuje, aby programy wsparcia i finansowania uwzględniały szereg kwestii mających nie tylko charakter technologiczny, ale również związany z rozwojem nowych usług, takich jak autonomiczne statki i roboty podwodne (ang. Autonomous Underwater Vehicle, AUV) lub usługi w zakresie nadzoru morskiego i konserwacji predykcyjnej.

#### **Niebieska biogospodarka**

46. Podkreśla obiecujący, ale wciąż słabo wykorzystywany potencjał sektora niebieskiej biogospodarki, która ma wiele zastosowań na rynkach (żywność i pasza, farmakologia, kosmetyki, energia) i silne oddziaływanie terytorialne. Zaznacza, że priorytetowe znaczenie należy przyznać najbardziej dojrzałym i ważnym sektorom gospodarki: rybołówstwu, akwakulturze i uprawom morskim.

47. Z zadowoleniem przyjmuje mobilizację działań w odniesieniu do tego wschodzącego sektora, zwłaszcza za pośrednictwem „forum błękitnej biogospodarki” prowadzonego przez DG MARE. Uważa, że po istotnej fazie inwestycji w badania i rozwój należy priorytetowo potraktować uprzemysłowienie i wprowadzanie do obrotu nowych procesów, sprawdzonych i kontrolowanych w małej skali.

48. Ma nadzieję, że sektor ten zyska nowe, priorytetowe znaczenie dzięki inwestycjom w cały łańcuch wartości, od wydobycia lub kontrolowanej produkcji zasobów biologicznych po fazę przetwarzania i waloryzacji produktów.

49. Proponuje w tym celu, by tworzyć powiązania z bardziej rozwiniętymi sektorami gospodarki morskiej takimi jak rybołówstwo i akwakultura, z myślą o rozwijaniu niższych ogniw łańcucha waloryzacji i przetwarzania produktów rybołówstwa, które to ognia generują największą wartość dodaną.

50. Podkreśla znaczenie gospodarki morskiej o obiegu zamkniętym we wspieraniu rozwoju niebieskiej biogospodarki (zastosowanie zasady zero odrzutów w rybołówstwie, odzyskiwanie produktów wyrzuconych na brzeg przez pływy morskie, pozostałości z przetwarzania alg, przetwarzanie odpadów i tworzyw sztucznych itp.).

51. Wzywa Unię Europejską do wspierania badań wszystkich mórz i oceanów na świecie, zwłaszcza w celu wzmocnienia wiedzy o środowisku morskim i nauki o klimacie (obieg węgla i pochłanianie CO<sub>2</sub>, zakwaszanie i podnoszenie się poziomu wód itp.) bądź w celu określenia różnych źródeł surowców energetycznych i nieenergetycznych, aby lepiej ocenić potencjał waloryzacji zasobów morskich (energia geotermalna, minerały strategiczne itp.).

#### **Przemysł stoczniowy do użytku cywilnego i wojskowego**

52. Potwierdza strategiczny charakter europejskich inwestycji w czynniki różnicujące w sektorze stoczniowym, w szczególności w odniesieniu do cyfryzacji oraz transformacji ekologicznej i energetycznej. Chodzi tu o to, by poprzez innowacje poprawić naszą konkurencyjność i odzyskać część rynku. Kwestie finansowania mają również zasadnicze znaczenie dla przemysłu stoczniowego.

53. Zwraca uwagę na nowe rynki związane z tymi transformacjami: wyposażenie statków w ekologiczne układy napędowe, innowacyjne systemy bezemisyjnego napędu (nowe koncepcje żeglugi), statki bunkrowe, promy elektryczne, statki przeznaczone do transportu towarów na krótki dystans, statki obsługujące instalacje portowe i przybrzeżne itp.

54. Podkreśla znaczenie wzmocnienia powiązań i lokalnej współpracy między stoczniami a ich łańcuchem wspólnego wykonawstwa w ramach klastrów morskich. Podkreśla też potrzebę wspierania ośrodków przemysłu budowy i naprawy statków, w których działa duża liczba małych i średnich przedsiębiorstw. Oczekuje szczególnego wsparcia dla łańcuchów wartości w sektorze producentów wyposażenia, któremu przypada 50 % udziałów w rynku światowym i który osiąga dwa razy większe obroty niż przemysł stoczniowy. W swojej polityce handlowej i finansowej UE musi również promować korzystanie z wyposażenia europejskiego na statkach zbudowanych poza Unią.

55. Zachęca, by w ramach systemu europejskich technologii morskich dokonywano systematycznych wysiłków, by włączyć do łańcuchów wartości sektora stoczniowego nowe podmioty, które mogą przyczynić się do zwiększenia zdolności produkcyjnych, mobilizacji umiejętności i konkurencyjności Europy.

56. Podkreśla, że naprawa statków i budowa małych statków stanowią strategiczną działalność przemysłową dla regionów najbardziej oddalonych, ponieważ floty i urządzenia pływające na wodach tych regionów są ograniczone warunkami wyspiarskimi i odległością od kontynentu europejskiego, co znacząco wpływa na logistykę, konserwację i wymianę małych jednostek. W związku z tym należy udzielić szczególnej pomocy takiej działalności przemysłowej w celu wsparcia skutecznego rozwoju działalności morskiej w tych regionach.

57. Jest zdania, że kwestie morskie muszą znaleźć się w centrum nowej polityki obrony i bezpieczeństwa, co wymaga poświęcenia szczególnej uwagi wojskowemu przemysłowi stoczniowemu; w tym celu proponuje większe uwzględnienie rozwoju technologii podwójnego zastosowania, które można wykorzystywać w obu sektorach – cywilnym i wojskowym.

58. Podkreśla potrzebę wzmocnienia zdolności flot dokonujących suwerennych działań w zakresie nadzoru i bezpieczeństwa i uważa, że te suwerenne zadania muszą być wykonywane przez statki zbudowane w Europie. Jest także zdania, że odpowiednie zorganizowanie tych zadań, zwłaszcza w kontekście brexitu i wyzwań związanych z migracją, zakłada wykorzystanie istniejących flot krajowych w ścisłej współpracy z Fronteksem i wymaga wykazania się europejską solidarnością w celu wspierania krajów, które najbardziej zaangażowały się w te misje będące przedmiotem silnego wspólnego zainteresowania.

### **Morskie odnawialne źródła energii**

59. Uważa, że morskie odnawialne źródła energii są sektorem, który ma duże możliwości znacznego przyczynienia się zarówno do produkcji energii ze źródeł odnawialnych, jak i do ustanowienia struktur przemysłowego łańcucha wartości tworzącego trwałe lokalne miejsca pracy w wielu regionach i zapewniającego udany eksport. Przypomina, że wdrażanie projektów na morzu musi odbywać się w sposób przyjazny dla środowiska oraz w zgodzie z istniejącymi już rodzajami działalności lub wręcz w synergii z nimi.

60. Zwraca uwagę na szczególnie imponującą dynamikę redukcji kosztów przytwierdzonych na stałe morskich turbin wiatrowych w Europie od czasu ich pojawienia się w 1991 r., głównie w wyniku stworzenia wydajnego europejskiego przemysłu w ciągu ostatnich 10 lat.

61. Przypomina o znaczeniu napraw i przeglądów statków oraz o tym, że statki powinny być złomowane pod koniec okresu użytkowania. Zaleca więc Komisji opracowanie specjalnego planu w celu wyposażenia UE w narzędzia umożliwiające właściwe wykonywanie tych zadań, w tym udostępnienie środków budżetowych niezbędnych do odpowiedniego wdrożenia.

62. Przypomina, że dalszy rozwój tego sektora wymaga kontynuacji wysiłków podejmowanych na szczeblu europejskim, w szczególności w dziedzinie badań i rozwoju (w które zainwestowano ponad 3 mld EUR). Obecnie jednak rozwój ten wymaga dokonania wyraźnych wyborów politycznych, które zależą przede wszystkim od państw członkowskich. Chodzi tu o ustalenie ambitnych celów w zakresie wielkości i harmonogramów zaproszeń do składania ofert – nie tylko dla najbardziej dziś rozwiniętych turbin wiatrowych przytwierdzonych na stałe do dna morza, ale także dla nowych technologii takich jak pływające turbiny wiatrowe, wolnostojące turbiny pływowe lub turbiny falowe, które pilnie potrzebują wystarczająco wysokich i gwarantowanych zysków, aby uruchomić inwestycje i rozpocząć ich uprzemysłowienie.

63. Zachęca do ustanowienia na szczeblu europejskim specjalnych narzędzi w celu wspierania inwestycji, ubezpieczenia projektów i zarządzania ryzykiem. Mogłoby to znacznie zmniejszyć koszt finansowania, a tym samym szybciej obniżyć cenę zakupu wytworzonej energii elektrycznej.

64. Z zadowoleniem przyjmuje znaczące postępy poczynione w ostatnich latach w testowaniu prototypów i modeli demonstracyjnych nowo pojawiających się technologii w rzeczywistych warunkach użytkowania, zwłaszcza w odniesieniu do energii pływów. Koszty powinny się zmniejszyć dzięki lepszej kontroli i wiarygodności, co powinno umożliwić otwarcie rynku dzięki dostosowanym taryfom gwarantowanym i tym samym umocnienie wiodącej pozycji podmiotów europejskich na świecie.

65. Zdecydowanie wzywa Europę do wyznaczenia sobie celu zajmowania wiodącej pozycji na świecie w dziedzinie pływających turbin wiatrowych i zaleca, by Komisja i państwa członkowskie zbadały koncepcję skoordynowanych lub wspólnych zaproszeń do składania ofert w celu rozszerzenia rynku i poprawy jego widoczności. Można by opracować podobne podejście w odniesieniu do wolnostojących turbin pływowych i turbin falowych w przypadku pilotażowych farm przedkomercyjnych.

66. Podkreśla znaczenie przyjęcia konkretnego podejścia w obszarach niepołączonych, zwłaszcza na wyspach, co pozwoli na zaproponowanie globalnych rozwiązań zapewniających autonomię w zakresie energii ze źródeł niskoemisyjnych poprzez połączenie technologii, w tym morskich odnawialnych źródeł energii, w zależności od charakterystyki każdego terytorium. Mając to na uwadze, należy zintensyfikować wysiłki na rzecz rozwoju maszyn o średniej mocy.

67. Proponuje, by rozwiązania w zakresie autonomii energetycznej były również wypróbowywane i walidowane w ramach projektów dotyczących wielofunkcyjnych instalacji morskich. Instalacje takie są zapowiedzią większej orientacji morskiej nie tylko działalności przemysłowej, ale także – z biegiem czasu – szeroko rozumianego życia ludzkiego. Należy zauważyć, że w tej długoterminowej perspektywie konieczne będzie spełnienie surowych kryteriów w zakresie zrównoważonego rozwoju i zarządzania oddziaływaniem na środowisko w całym cyklu życia projektów.

#### IV. *Porty kluczowym czynnikiem dynamicznego przemysłu morskiego*

### **Platformy portowe i infrastruktura portowa, przybrzeżna i morska**

68. Zwraca uwagę na potencjał portów jako obszarów rozwoju projektów niebieskiego wzrostu, dzięki integracji działań i zdolności. Może to posłużyć za przykład i zostać rozszerzone na wszystkie regiony przybrzeżne.

69. Nalega, by porty – niezależnie od ich statusu – nadal uznawano za aktywa strategiczne, które zasługują na inwestycje ze strony władz publicznych, oraz by przepisy dotyczące konkurencji i kontroli pomocy państwa pozwalały na tego rodzaju inwestycje.

70. Podkreśla konieczność wspierania przy wykorzystaniu środków wspólnotowych infrastruktury portowej regionów najbardziej oddalonych, biorąc pod uwagę brak alternatywy dla transportu towarów oraz fakt, że pomoc państwa dla takiej infrastruktury nie stanowi – ze względu na swój czysto lokalny wymiar – zakłócenia konkurencji na rynku wewnętrznym Wspólnoty.

71. Potwierdza, że funkcją portów jest odgrywanie roli zarówno węzłów transportu morskiego, jak i platform dla przemysłu morskiego i związanych z tym działań innowacyjnych i szkoleniowych. Zwraca uwagę, że porty, jako czynnik atrakcyjności regionalnej, przyciągają nowe rodzaje działalności przemysłowej, zarówno w swoim obrębie, jak i na zapleczu.

72. Podkreśla znaczenie sektorów logistyki i usług morskich w portach. Zaznacza, że oprócz innowacji technicznych należy opracować nowe modele gospodarcze i modele usług w portach, np. na bazie stopniowej cyfryzacji portów (inteligentne porty). Należy także rozwinąć możliwości ulepszenia i optymalizacji procesów dzięki wykorzystywaniu danych (duże zbiory danych).

73. Zaleca, by sprzyjać zacieśnianiu więzi między portami a ich środowiskiem miejskim, przy jednoczesnym zwiększaniu autonomii decyzyjnej społeczności portowych oraz zagwarantowaniu, że tereny portowe zostaną zachowane, aby umożliwić rozwój w przyszłości.

74. Sugeruje utworzenie, w ramach europejskich technologii morskich, sieci portów zaangażowanych w rozwój niebieskiej gospodarki, na bazie prac prowadzonych przez Europejskie Forum Portów i jego podgrupy „Porty jako centra na rzecz niebieskiego wzrostu” i „Zielone porty”.

75. Podkreśla znaczenie sektora inżynierii lądowej i środowiskowej w portach i na obszarach przybrzeżnych dla rozwoju obszarów i linii brzegowej oraz wspierania przystosowania się do zmiany klimatu.

76. Proponuje, by porty stały się inkubatorami projektów dotyczących nowej infrastruktury morskiej, a być może z czasem także ich operatorami. Chodzi tu zarówno o przybrzeżną infrastrukturę portową, jak i bardziej ogólnie o wspólne platformy służące prowadzeniu działalności w niebieskiej gospodarce (przeładunek, centrum logistyczne, produkcja energii z morskich źródeł odnawialnych, akwakultura, naprawa statków, baza naukowa itp.).

77. Proponuje zapoczątkowanie refleksji nad funkcjonalną rolą tzw. portów „drugorzędnych”, koncentrując się na specjalizacji na rynkach o małej wielkości oraz na wzmocnieniu/uzupełnieniu głównych sąsiednich portów przemysłowych.

### **Obniżenie emisyjności portów i transportu morskiego**

78. Uważa, że należy pilnie zwiększyć wsparcie dla inwestycji w portach w zakresie dostaw skroplonego gazu ziemnego (LNG) dla statków oraz ogólnie infrastruktury przyczyniającej się do zmniejszenia śladu ekologicznego statków (podłączanie stojących w porcie statków do sieci elektrycznej w oparciu o technologie niskoemisyjne). Jest zdania, że przejście na czystsze paliwa lub nowe nośniki energii ma priorytetowe znaczenie dla realizacji celów dotyczących zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i gazów szkodliwych dla zdrowia ludzkiego i uważa, że należy wspierać armatorów w dostosowywaniu i odnawianiu floty. Podkreśla, że biogaz wytwarzany z zasobów biologicznych (roślin, produktów rolnych i żywności) może również wnieść wkład w łańcuch wartości LNG, co pozwoli jeszcze bardziej ograniczyć emisję gazów cieplarnianych w porównaniu z obecnymi rozwiązaniami.

79. Proponuje przeprowadzenie oceny celowości ustanowienia projektu „niebieskich korytarzy LNG dla europejskich wysp i regionów najbardziej oddalonych”, zgodnie z rezolucją Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2018 r. w sprawie uruchomienia infrastruktury paliw alternatywnych w Unii Europejskiej: czas na działanie! (2018/2023(INI)).

Przypomina w tym kontekście o potrzebie odpowiednich instrumentów finansowych, aby wspierać takie inwestycje, które na tych obszarach nadal są stosunkowo wysokie.



80. Zwraca uwagę na potrzebę wspierania badań i rozwoju akwakultury morskiej. Należy przy tym połączyć istniejącą wiedzę z zakresu inżynierii oceanicznej na głębokim morzu i przemysłu 4.0, aby zmniejszyć obecność gospodarstw akwakultury w przybrzeżnych strefach morskich z korzyścią dla innych rodzajów działalności charakterystycznych dla niebieskiej gospodarki, które wykorzystują tę samą przestrzeń morską.

81. Wskazuje, że działalność w zakresie badań i rozwoju otwiera drogę do korzystania z syntetycznych paliw ciekłych produkowanych w oparciu o obieg węgla i energię ze źródeł odnawialnych. Uważa, że takie podejście należy dogłębnie zbadać a technologie te muszą dowieść, że są konkurencyjne względem innych alternatywnych rozwiązań, mają niski ślad środowiskowy i wnoszą pozytywny wkład w zwalczanie efektu cieplarnianego w całym cyklu. Na obecnym etapie nie zostało to jeszcze udowodnione.

82. Uznaje, że wykorzystanie LNG może obejmować jedynie okres przejściowy, i wzywa, by rozwinąć lądowe dostawy energii elektrycznej dla statków w porcie oraz wykorzystanie statków o napędzie elektrycznym, pozyskiwać energię słoneczną i wiatrową na statkach oraz dążyć do konkurencyjnej produkcji i wykorzystania w transporcie morskim wodoru pochodzącego z odnawialnych źródeł energii. Działania te muszą być powiązane z rozwojem morskich odnawialnych źródeł energii, w szczególności tych o wysokim potencjale produkcyjnym, takich jak turbiny wiatrowe przytwierdzone na stałe do dna morza i pływające turbiny wiatrowe.

83. W tym kontekście wzywa do rozwoju infrastruktury inteligentnych sieci w portach, która jest niezbędna do włączenia rozproszonych odnawialnych źródeł energii elektrycznej, a także do rozwoju przybrzeżnych instalacji zasilania, elektromobilności i innych technologii związanych z inteligentnymi sieciami.

Bruksela, dnia 27 czerwca 2019 r.

Karl-Heinz LAMBERTZ  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Regionów

---